

العنوان:	المغرب والملاحة الأوروبية خلال النصف الثانى من القرن 19
المصدر:	البحث العلمي
الناشر:	جامعة محمد الخامس - المعهد الجامعي للبحث العلمي
المؤلف الرئيسي:	علال، ركوك
المجلد/العدد:	ع45
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	1998
الصفحات:	145 - 158
رقم MD:	582558
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
قواعد المعلومات:	HumanIndex
مواضيع:	الشركات الملاحية الأوروبية داخل المغرب
رابط:	https://search.mandumah.com/Record/582558

المغرب والملاحة الأوربية خلال النصف الثاني من القرن 19

ذ. ركوك علال
كلية الآداب. بني ملال

لم يكن انفتاح المغرب على أوربا وليد القرن 19م، بل يعود إلى فترات قديمة من تاريخه، وفي هذا الصدد تخبرنا المصادر أن سيدي محمد بن عبد الله قد شجع من جديد التعامل مع أوربا عن طريق فتح موانئ جديدة وتنشيط حركة التجارة الخارجية. ومنذ انهزامه في معركة إيسلي سنة 1844 وتدشين سلسلة من الاصلاحات في ميادين مختلفة انطلقت مسألة التنافس الأوربي حول احتلال قصد السبق والحصول على امتيازات داخل المغرب. وبطبيعة الحال رافق التنافس العسكري الدبلوماسي تنافس اقتصادي حيث سعت كل الدول الأوروبية إلى الحصول على امتيازات تيسر غزو السوق المغربية وتسهل استقرار التجار الأوروبيين.

ومنذ هذه الفترة شرعت الشركات الملاحية الأروبية في الاهتمام بالمغرب كمستعمرة مستقبلية أروبية وجعله محطة في طريقها إلى جنوب المحيط الأطلسي أو شرق البحر المتوسط. وفي هذا الإطار ربطت العديد من الشركات الملاحية بشكل منتظم نسبيا علاقات تجارية مع المغرب ومع مختلف دول المعمور. وهذا ما سنحاول رصده من خلال فحص التنافس الدبلوماسي البريطاني الفرنسي حول المغرب وتأثيره على العلاقات بين الشركات الملاحية الفرنسية البريطانية داخل المغرب.

مع بداية القرن «20م» كانت عدة شركات ملاحية، أوروبية تؤمن رحلات دائمة أو موسمية بين الموانئ المغربية والموانى الأوروبية أو الأمريكية والأسيوية ومن ضمن هذه الشركات: الشركات الملاحية الانجليزية مثل:

- STREENSHIP COMPANY MR: FRWOOD BROTHERS

- PAPAYANI LINE AND CO

- BLANC AND CO

- THE ROYAL, AIL STEAM PACKET COMPANY

وبخصوص فرنسا فقد كانت تمثلها شركات مهمة ذات خدمات منتظمة ودائمة هي:

- LA COMPAGNIE MAROCAINE DE NAVIGATION (PAQUET)

- LA COMPAGNIE GENERALE TRANS ATLANTIQUE TOUACHE

- LA COMPAGNIE DE NAVIGATION MIXTE

- LA COMPAGNIE DELMAS FRERES

أما الدول الأخرى فقد مثلتها بعض الشركات كألمانية:

- OLDENBURE PORTUGIE SICHE

والتي كانت تربط بين هامبورغ والبرتغال وطنجة والساحل المغربي وكذا الشركات الاسبانية مثل:

- LA TRANS ATLANTIQUE ESPAGNOL

والتي كانت تربط بين إسبانيا والمغرب بواسطة بواخر بخارية تصل قادس بجزر الكناري مرورا بطنجة والجديدة والصويرة.

كما وجدت بعض الشركات الأخرى كالبرتغالية والسويدية والنرويجية التي كانت تحاول الوصول إلى الموانئ المغربية.

- الشركات الانجليزية: MERSEY STEAMSHIP COMPANY

تعود أولى رحلاتها اتجاه المغرب إلى سنة 1873، لكن هذا الخط ألغي سنة 1877 مع تغيير في النهج حيث أصبحت بواخرها تغادر لندن لتتوقف في عدة محطات مثل: جبل طارق، طنجة، العرائش، الرباط، البيضاء، مزكان، آسفي، موكادور، لاس بالماس، تنريف ومادير، ويورد مييج بأن هذه الشركة تعرضت لمنافسة قوية من طرف LONDON COMPAGNY و IRLQND MOROCCO COAST LINE OF STEAMES حيث أنشأت هذه الأخيرة خطا بين لندن ولشبونة، قادس وجبل طارق وماديرا وجزر الكناري والساحل المغربي وقامت من جهة

أخرى بتقليص مدة رحلاتها مع الزيادة في عدد بواخرها، لكن المنافسة الأشد كانت من جانب الشركات الفرنسية PAQUET والإخوان VALERY. ولم يقتصر نشاط بواخر شركة « MERSEY SHIP» على نقل البضائع فقط وإنما شمل كذلك النقل البريدي بين البلدين كما كانت تخصص أماكن للسياح. ويشهد بذلك AUBIN EUGENE الذي قام في 1902 برحلة بين طنجة وموگادور وقد كان للشركة في كل ميناء مغربي ممثل يدير أعمالها مثل M. CHAPOY في طنجة، M FORD في العرائش و M BENSAUDE في الرباط و M MUDRACH و BRITTL ET CO في البيضاء و M PEPE DE MERIOR في مازاگان و M MUDROCH و M CRIFFIN في آسفي

وقد كان للشركة المذكورة مجموعة من البواخر ترسو على السواحل المغربية مثل:

جدول ص3

LE MOROCOO	حمولتها 1274 برميل
LOROTORQ	حمولتها 1033 برميل
LE TELDE	حمولتها 929 برميل
LE ZUVENA	حمولتها 1023 برميل

عدد مرات الرسو بميناء طنجة (1)

جدول ص 4

السنة	عدد المرات	الحمولة
1890	39	37،145 طن
1900	36	-
1901	49	65،080 طن
1902	58	54،753 طن
1903	46	45،763 طن
1904	48	-

الجدول أعلاه يبين عدد المرات التي رست فيها بواخر شركة FORWORDS على ميناء طنجة وحمولتها.

وانتهى نشاط هذه الشركة سنة 1908 وعوضت بشركة:

- ROYAL MAISTEM PECHER COMPANY

التي ستدخل أول باخرة لها إلى ميناء الدار البيضاء في 28 يونيو 1908 (2) ويعود ميلاد هذه الشركة إلى سنة 1838 وقد غطت شبكتها كل جزر الأنتي وأمريكا الوسطى والجنوبية والمغرب. وفيما يخص الخط الكبير (المغرب - جزر الكناري ومادير، الذي أنشئ في سنة 1908 كانت الرحلات تتم فيه كل أسبوعين، من لندن في اتجاه الرباط، جبل طارق، طنجة، الدار البيضاء، مازاكان، آسفي، موكادور وتنريف).

2) أما شركة PAPAY ANI LINE AND CO (ELERMAN LINES OF STEAON) فإن رحلاتها كانت شهرية تربط ليفوربول بالإسكندرية عبر الجزائر ومالطا ولم تبدأ هذه البواخر بالتوقف في ميناء طنجة بصفة منتظمة إلا في سنة 1826، وقد كان لهذه الشركة وحدات قوية مثل:

Britanicca	31 258 TON
Macedania	2 852 TON
Agia Safia	2 586 TON
Roumedia	2 207 TON
La comia	1 989 TON
Aicadia	1 907 TON

كما كان لها كمثيلاتها ممثلون في طنجة M LEREDE و M BENGIE وكانت شركة PAPAY ANNI مدعمة من طرف تجار قطن ما نشستر الذين وجدوا فيها وسيلة نقل جد سريعة.

عدد مرات رسو البواخر بميناء طنجة(1)

جدول ص 5

السنة	عدد المرات	الحمولة (بالطن)
1896	25	34،686 طن
1897	27	35،717 طن
1898	30	45،668 طن
1899	-	-
1900	35	57،775 طن
1901	24	39،780 طن
1902	25	41،999 طن
1903	24	45،588 طن
1904	23	-

الجدول أعلاه يبين عدد مرات رسو بواخر الشركة المذكورة إلى طنجة وحمولتها

3) شركة MESSASA MATOSS OF GIBRALTAR -

أنشأت هذه الشركة 1903 خطا يقوم بثلاث رحلات ذهابا وإيابا في الأسبوع بين جبل طارق وطنجة لكن خدمتها لم تقتصر على طنجة فقط بل كانت هناك باخرة أخرى تربط جبل طارق والعرائش.

وتتكون العدة الكاملة للشركة من بواخر ذات حمولة متوسطة، أما بالنسبة لمثيلها المقيمين فهم «الأخوان ARALAYA» وبالعرائش كان J.FONO وقد سجلت سنة 1903م 59 رسواً بميناء طنجة بحمولة قدرها 14،046 طن.

4) وشركة BLAND AND CO OF GIBRALTAR -

خلال صيف 1856 ستقوم MACHINTO SHUNBL AND M.DELELON بفتح خط بين جبل طارق وطنجة بواسطة الباخرة الصغيرة ARAB حمولتها 35 برميلا، وفي سنة 1865 ستصبح هذه الشركة هي M.H.BLAND GOLINITED هذه الشركة المتمركزة في جبل طارق كانت تؤمن الربط من وإلى طنجة ثلاث مرات في الأسبوع. وفي بعض الأحيان كانت خدماتها تمتد حتى تطوان أو العرائش، إلى جانب مهمتها هذه كانت تؤمن نقل المسافرين أيضا وتقوم أحيانا بتنظيم رحلات في المضيق.

لكن يبقى نشاطها الأساسي هو نقل البضائع. وفي هذا الإطار كانت بواخر شركة LABLAND تتوقف بجبل طارق الذي كان يشكل مخزنا ومركزا للتوزيع.

وابتداء من سنة 1901 وسعت الشركة نشاطها بخلق خطوط مباشرة نحو موانئ الرباط، العرائش وتطوان تلك الموانئ التي نظرا للظروف المناخية ولضعف الرواج بها كان نشاط الشركة يطبعه التناوب، وهذا يعني أن نفس الخطوط الجديدة لها نفس الانتظام الذي يعرفه الخط الرابط بين طنجة وجبل طارق وأن جزءا كبيرا من البضائع الموجهة إلى الرباط، تطوان أو إلى العرائش كانت تمر عبر طنجة.

ونظرا للمكانة القوية التي تحتلها هذه الشركة في مجال الربط البحري مع المغرب فقد سمح لها السلطان في 1902 بامتلاك مخزن خاص للفحم في خليج طنجة، كما أن شركة LABLANC كانت تتوفر على ممثل داخل كل ميناء:

M.MESIE في طنجة، , FARTH و CIE في تطوان، FORD و M.LEWIS في العرائش، M.NICOLA DASSAY في الجديدة، M.LINID BRALTERS في البيضاء وفيما يخص أسطول الشركة فإن طاقته الاستيعابية كانت تتراوح ما بين 130 و 150 برميل، ومن أهم وحداتها البواخر المسماة «جبل كبير» «جبل موسى» «جبل طارق».

عدد مرات الرسو بميناء طنجة(1)

جدول ص 7

السنة	عدد المرات	الحمولة
1898	223	29،484
1899	191	-
1900	225	29،172
1901	194	28،001
1902	154	24،453
1903	280	31،263
1904	60	-

وتبين المعطيات السابقة أن رحلات البواخر إلى ميناء طنجة كانت في تناقص ابتداء من 1899 بسبب منافسة شركة MATEOS AND SANS التي بدأت نشاطها خلال هذه الفترة بصفة عامة فإن « LEBLAND » كانت تحتكر أغلبية العلاقات البحرية في المضيق.

ومع بداية سنوات الحماية تخصص خط LA BLAND في الربط بين موانئ دولة الحماية سواء داخل المنطقة الفرنسية أو الاسبانية كما خصصت هذه الشركة خطا خاصا بالمسافرين يربط بين مدن الدار البيضاء وطنجة وجبل طارق والبواخر التي كانت تقوم بهذه المهمة هي:

جبل زغوان GBLE ZERWON وجبل درسا GBLE DERSA وقد مثلت M.BLAND الوكالة العامة لشركتي « LA CUNARD LINE » و « MACONDERUS LINE » كانت هاتان الشركتان تؤمنان شهريا الربط بين موانئ لندن لقربول والمغرب إلى جانب هذه الخدمات المثمرة والمربحة التي قدمتها شركة LABLAND AND CO قامت هذه الشركة بتأمين النقل بين طنجة، جبل طارق، لندن ومرسيليا، بواسطة بواخر عالمية معروفة «PENNISULANRAND ORIENTAL» « NIPPQNYUSEM KAISHEE » «INDIA BAILISH» «BIBKY LINE» وقد توفرت شركة LA BALAND AND CO على تجهيز مهم للإنقاذ، مقدمة بذلك خدمات كبرى للشركات المترددة على تلك المناطق.

الشركات الفرنسية:

1) من أهم الشركات الفرنسية نجد - MESSAGERIES MARITIMES

- SOCIETE GENERALE ATLANTIQUE

- SOCIETE ANONGME DE CHARGEURS UNIS(1)

وهي أهم الشركات الملاحية الفرنسية، خلال النصف الثاني من القرن 19 ويؤكد MIEGE في هذا الصدد أن أولى الخطوط المنتظمة الرابطة بين مرسيليا والمغرب تم إنشاؤها سنة 1852 بواسطة مفاوضين من مرسيليا كانت لهم علاقات مع المغرب. وهكذا أنشئت في يوليوز سنة 1852 الشركة العامة للملاحة البحرية في كل من GAY,PEON,HELIEE وكان نشاطها يتركز في مختلف الموانئ المتوسطية المغربية، التونسية والمصرية، وقد دفع نجاح هذه الشركة في دجنبر سنة 1853 إلى خلق المراكب البخارية كان هدفها هو الربط بين السواحل الشرقية والغربية للبحر المتوسط.(2)

وخلال العقد الأخير من القرن 19 والأول من القرن 20، واعتمادا على الوثائق المتوفرة، يمكن وضع تاريخ لنشاط شركات الملاحة الفرنسية، وهكذا نجد الشركات التالية: 1 -SOCIETE- NICOLAS PAQUET التي أنشئت من طرف مدير الشركة التجارية VANTIERسنة 1860 حيث استأجر N.POQUET أول سفينة LEINGUE DOL لكي يضيف لها سنة 1862 نتيجة توسع أعماله LE MAROC و CADISE. وبعد ذلك بسنوات ستخلق الشركة المغربية للملاحة وستركز نشاطها على سواحل الامبراطورية الشريفة، وابتداء من سنة 1868 ستؤمن السفينة الجديدة SENERAH رابطا نصف شهري انطلاقا من مارسيليا وسيضاف إليها بعد ذلك سفينة VERITE في 1870 و MEUVE سنة 1872 و MEURTHE سنة 1874. كما سينشئ خطا في اتجاه البحر المتوسط والبحر الأسود انطلاقا من CONSTANTINOPTE اتجاه ساحل الأناضول.

وقد ساهمت الأرباح المحققة بشكل كبير في شراء أسطول جديد يتكون من ,ABDA .DOUKALA, CHAOUIA, MEDEE, ANALHIES, MURIGRELIE, AMIRVIE

ويعود الفضل في نجاح هذه الشركة إلى عوامل عدة منها ارتفاع الرأسمال الذي سجل رقم 000 000 4 فرنك سنة 1865. وتنظيم رحلات نصف شهرية منذ 1865، إضافة إلى تمديد الخط إلى جزر كناري حيث استحدثت وكالة للشركة هناك(1).

واجهت هذه الشركة منافسة كبيرة من طرف شركة FOR WOOD ليس فقط بخصوص استحواذها على استئجار المراكب اتجاه أروبا وإنما كذلك فيما يخص نقل البضائع البلجيكية أو الربط مع شمال فرنسا (2) غير أن المنافسة الشديدة كانت من طرف شركة الإخوان VELERY بحيث دخلت الشركتان في صراع أكثر حدة من الصراع الذي قام بين الشركات الانجليزية.

وقد كان الغزو العسكري للمغرب سنة 1907 ووصول الجنيرال BRUDE للدار البيضاء مناسبة للشركة كي تساهم في نقل الجيوش العسكرية إلى جانب تمكنها من التغلب على مجموعة من الصعوبات بفضل دعم مصفاة SAINT LOUIS والتي ساهمت في الزيادة في رأسمال الشركة. وقد كان في كل ميناء تصله بواخرها ممثل يباشر أعمالها مثل MR PHILIP ممثلا عاما بالمغرب و MR VERNAY بالرباط.

لقد كانت هذه الشركة تؤمن مبدئيا أربع رحلات في الشهر بين مرسيليا، طنجة والساحل الغربي للمغرب، رحلتان منها كانت تمر عبر وهران، أما الباقية فكانت مباشرة إلى الساحل المغربي وتبقى 60 أو 70 ساعة هي المدة الزمنية التي تستغرقها الرحلة ومن دون أي عون مادي لبعض الخدمات، كانت الشركة تنقل أغلب البضائع من مرسيليا إلى المغرب وتحمل إلى مرسيليا أغلب المنتجات المغربية الموجهة إلى هذا الميناء.

وفي سنة 1910 كانت الشركة تؤمن نقل البضائع أسبوعيا بواسطة بواخر نقل البضائع بين الدار البيضاء ومارسيليا كما كانت تتوفر على خط ذهاب من الدار البيضاء يوم السبت ليصلوا يوم الثلاثاء صباحا إلى مرسيليا. والعكس صحيح أيضا. وإذا كانت فرنسا منذ سنة 1843 قد احتلت في المغرب المرتبة الأولى أو الثانية على مستوى الملاحة التجارية، فالفضل في ذلك يعود إلى شركة PAQUET، فبالإضافة إلى تنظيم العلاقات التجارية بين المغرب وفرنسا ولسنوات طويلة قامت الشركة بدور مهم بخصوص تنظيم المستقبل السياحي، وهذا منذ السنوات الأولى للحماية.

لائحة سفن شركة PAQUET

جدول ص 11

LA RUSSIE	1890	LANQUEDOC	1860
CIRCUSSIE	1893	MAROC	1861
TURENUE	1900	CANDIZ	1863
LOUKKOS	1903	SAWRAR	1868
PHRYGIE	1906	LA VERITE	1870
LYDIE	1906	LA MOSELLE	1871
IANIE	1907	MENTHE	1874
OUEDSEBOU	1909	LA GAULE	1880
CHAOUIA	1912	MINGRELIE	1883
MEDIA	1912	ANALOTIE	1884
ABDA	1913		

2) الشركة العامة عبر المحيط LA COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE أنشئت هذه الشركة سنة 1855 ونظمت أولى رحلاتها بواسطة بواخر بخارية بين HAMBOURG, SETE, MARSEILLE, ANVERS, ROUAN كما كان لها خطوط قصيرة مخصصة للبواخر الشراعية التي أصبحت تجارية اتجاه المؤسسات الأمريكية SANFRANSISCO والبرازيل (نقل الأفارقة السود)، بعد سنة 1880 ستركز الشركة لأول مرة قدمها في مرسيليا، أكبر ميناء فرنسي الذي بقي خاليا من نشاطها وقد ساهمت في تنميته لتحتل مكانة أقوى وذلك بفضل جهود وتنسيق PERIRIE.ISSAL الذي سهر على تطوير الخطوط البحرية اتجاه الجزائر وتونس؛ ودخل PREIRE (1) سنة 1889 في علاقة تجارية مع مدير شركة VALERY من أجل شراء المعدات غير المستعملة منذ أن أوقفت هذه الشركة رحلاتها نحو الجزائر. وقد كانت نشاطاتها الأولى في البحر المتوسط ناجحة، أما علاقات الشركة البحرية مع المغرب فلم تبدأ إلا بعد مرور سنة من إنشائها في فاتح يوليوز 1880، وذلك بواسطة 19 باخرة كانت تقوم ب 310 رحلة، وتنقل 82000 مسافر و 80000 طن من البضائع. لكن الخدمات اتجاه شمال افريقيا ستعرف اضطرابا مع بداية القرن 20 نتيجة لاضطرابات مرسيليا، والتي كانت

توقف العلاقات البحرية عدة مرات في السنة ونظرا لإنجازاتها، وتلبية لرغبة الجنرال ليوطي قرر جول شارل رون JULES CHARLES ROUN المسؤول عن الشركة ابتداء من 1911، إنشاء خط تجاري يربط NAUTES و BORDEAUX بالمغرب، لذلك سيبعث باخرة قارة وباخرة نقل البضائع CHALONT AU TOMATERU لتسهيل تبادل نقل البضائع من سفينة لأخرى، لأن العمليات التجارية كانت مستحيلة في فصل الشتاء، كما ستعيد الشركة العامة عبر المحيط أيضا تأمين النقل البريدي في يونيو 1880، وستنظم رحلة نصف شهرية ذات طابع تجاري. إضافة إلى ذلك قامت الشركة بتأمين رحلات بين قادس وجبل طارق مع توقف أسبوعي بطنجة، هذا إلى جانب خط شهري يربط مرسيليا، طنجة، الدار البيضاء، الجديدة، الصويرة.

3) شركة الملاحة المختلطة LA COMPAGNIE DE NAVIGATION MIXTE TOUACHE أنشئت سنة 1850 من طرف M.LOUIS ARMAND و الأخوين TOUACHE وأقامت علاقات بين فرنسا وشمال افريقيا خاصة مع الجزائر وتونس منذ إنشائها حتى استقلال الجزائر، وقد كانت DUTREMBLY أول باخرة في ملكية هذه الشركة، قامت بأول رحلة لها اتجاه الجزائر يوم 28 فبراير 1852، وأمنت شركة TOUACHE الخط NEMOUR طنجة الذي حافظت عليه حتى سنة 1900 مع إقامة رحلات أسبوعية بين كل من مرسيليا، وهران، نيمور، تطوان، جبل طارق و طنجة.

وقد كان للشركة في طنجة ممثل معروف في هذا الميدان هو السيد HAIM BEN CHIMOUL.

وفي سنة 1907 أمنت الشركة البريطانية أسبوعيا رحلاتها نحو مرسيليا طنجة، وهران، وتفسر المساعدة الضعيفة الممنوحة لهذا الخط الصعوبة التي كانت تلاقيها الشركة لامتلاك سفن أكبر وأكثر راحة، الرحلة كانت تستغرق ستة أيام على البحر مع توقفات متعددة.

4) شركة الاخوان VALERY:

تأسست هذه الشركة في مرسيليا سنة 1867 على يد JOSEPH VALERY نائب الامبراطورية، أسطولها المختلط جعل خطوطها تربط بين كورسيكا، الجزائر تونس وإيطاليا(1)، وفي سنة 1878 أصبحت الشركة مسؤولة عن النقل البريدي وعن النقل البحري بين وهران وطنجة وسيمتد هذا الخط فيما بعد ليصل حتى الصويرة.

وقد قامت باخرة LE ROI JEROME بتأمين تلك الرحلات شهريا، ومع ذلك ستعاني الشركة من منافسة شديدة من لدن شركة PAQUET مما سبب لها عدة مشاكل خصوصا طوال سنوات الأزمة.

وابتداء من سنة 1880 ستعجز الشركة عن تأمين هذا الخط الذي سيصبح في ملكية الشركة العامة عبر المحيط.

حسب LECLERE ابتداء من سنة 1908 ستدخل شركات أخرى غير معروفة للمنافسة من خلال توقفات لرحلات غير منتظمة داخل الموانئ المغربية وهذه الشركات هي:

a). DELMAS FRERES ET DE ROCHELLE.

وهي مكلفة بتأمين الخط الرابط بين بوردو وطنجة مرة كل شهر.

b). LA COMPAGNIE HAVAISE PENINSULAIRE.

وكانت تربط الخط بين LE HAVERE وطنجة مع انطلاقة واحدة ذهابا مرة كل شهر وتوقفا من وقت لآخر في بعض موانئ الساحل الغربي.

c). LA COMPAGNIE NAVAL DE LOUEST.

من دانكرك و LE HAVERE إلى طنجة وكان نشاطها غير منتظم.

خلاصة :

من خلال ما تقدم نلاحظ أن من الجانب الانجليزي كانت هناك أربع شركات ملاحية تربط الموانئ المغربية ببريطانيا ، لكن هذا الربط لم يكن مباشرا وغير منتظم، كما أن السفن لم يكن لها إلا وقت قليل للانتظار داخل كل ميناء، ولهذا كانت ملزمة برفض حمولات بضائع أخرى.

لقد كانت مشاكل الرسو بالموانئ بسبب سوء الأحوال الجوية وعدم كفاية التجهيزات داخل الموانئ، أزمة تتمثل في طول الانتظار الذي أصبح مكلفا بالنسبة للسفن البخارية أكثر من الشراعية.

وأدت هذه الظروف إلى صدور عدة احتجاجات من طرف أصحاب السفن.

أما بخصوص فرنسا فقد كانت الخطوط الرابطة بينها وبين الموانئ المغربية أكثر انتظاما لأن مرسيليا كأهم ميناء على الضفة الشمالية للبحر الأبيض المتوسط كانت ملزمة بضمان الرحلات للمستعمرات بالمغرب.

هذا يعني أن أهمية وتفوق الجهاز التجاري البريطاني داخل المغرب كانت في حالة تناقص جعلها تترك مكانتها إلى منافسها الفرنسي المدعم بدبلوماسية نشيطة خاصة ابتداء من سنة 1904.

شركات الملاحة التي كانت تصل السواحل المغربية سنة 1908

الجنسية	عدد الشركات			الرسو بالموانئ المغربية	الحمولة (بالطن)
	منتظمة	غير منتظمة	المجموع		
الفرنسية	2	6	8	757	791
الانجليزية	2	2	4	1059	613 279
الألمانية	1	1	2	376	415 138
الاسبانية	-	1	5	842	289 198
الإيطالية	-	1	1	117	92 149
استراليا	-	-	-	-	-
هنغاريا	-	1	1	18	48 407
الهولندية	1	voilirs	1	29	46 943
المجموع	6	12	22	»	»

البيبليوغرافيا

-LASSARD: «LE MAROC ET LA GRANDE BRETAGNE»: D.E.S, BORDEAUX: 1964–

-MICHON GEORGE «LES GRANDES COMPAGNIES DE NAVIGATION ANGLAISES» THESE DE DOCTORAT, PARIS ARTHUR LEURREAU, 1913.

- MIEGE «LE MAROC ET L'EUROPE» TOME 2, P.V.F. 1961

- FIDELE CAMEL «LES INTERTS ECONOMIQUES DE LA FRANCE AU MAROC» PARIS, 1903.

- LECLERE RENE «SITUATION ECONOMIQUE DU MAROC EN 1908-1909» ORAN, 1910.

الهوامش

1) LASSARD (LE MAROC ET LA GRANDE BRETAGNE) P204

2) LES GRANDES COMPAGNIES DE NAVIGATION ANGLAISES (MICHON GEORGE)

3) LASSARD O.P. CIT P 205

4) LASSARD O.P. CIT P 93

5) LES ARCHIVES DES LEGATIONS FRANCAISES COMPERVEES A NAUTE NE CONTIENNENT PAS RENSEIGNEMENT COMCERNANT LES COUPS DE NAVIGATION.

6) MIEGE. J.L. «le Maroc et l'Europe T II P 419-420.
7) FIDEL COMEL: LES INTERETS ECONOMIQUES DE LA FRANCE AU MAROC. P 28.
8) MIEGE. J.L. O.P. CITE T II P.483.
9) أنشأ هذا الرجل مع أخيه «ميل بيبيري» هذه الشركة بواسطة دعم المؤسسة العامة للقرض العقاري وتوفي سنة 1870.
10) MIEGE.J.L. «LE MAROC ET L'EUROPE» T.II. P.483.
11) LECLERE RENE ibid p 108.